This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

HARVARD LAW LIBRARY
044 058 934 951

742

REGLAMENTO

DE

CAPITANIAS DE PUERTOS

DE LA

REPÚBLICA DEL PARAGUAY

Al Doctor Don Blas Garay

ASUNCION

Talleres Nacionales de H. Kraus, calle 15 de Agosto esquina Villa Rica

1898

HD
PAR
253
98

HARVARD
LAW
LIBRARY

Digitized by Google

VE RI TAS

HARVARD LAW SCHOOL
LIBRARY

Digitized by Google

Paraguay. Laws, statutes, etc. Port law

REGLAMENTO

DE

CAPITANIAS DE PUERTOS

DE LA

REPÚBLICA DEL PARAGUAY

ASUNCION

Talleres Nacionales de H. Kraus, calle 25 de Agosto esquina Villa Rica

1898

Digitized by Google

Digitized by Google

Ley

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Paraguaya, reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de—

LEY:

Art. 1.° Declárase en vigencia en la República desde el 1° de Enero de 1883 el Reglamento de Capitanías de Puertos presentado por el P. E. con fecha 31 de Julio del presente año.

Art. 2.° Queda autorizado el P. E. para hacer los gastos que demande la impresión del número suficiente de ejemplares para la distribución en las respectivas reparticiones.

Art. 3.° Comuníquese al P. E.

Dado en la sala de sesiones del Congreso Legislativo, á los veinte y cuatro dias del mes de Noviembre de 1882.

El Presidente de la Cámara de DD.
MANUEL SOLALINDE
Climaco Valdovinos
Secretario

El Presidente del Senado
JUAN A. JARA
Pascual Gomez
Secretario

Asunción, Febrero 9 de 1883.

Téngase por ley, publíquese y dése al Registro Oficial.

CABALLERO
Pedro Duarte

3-1-49 Diáriales

681200

Digitized by Google

Digitized by Google

REGLAMENTO

DE

CAPITANIAS DE PUERTOS

Atribuciones de los Capitanes de Puertos

Art. 1.º Los Capitanes de Puertos de todo el litoral de la República, se dirigirán en todos los asuntos de servicio á la Capitanía Central de la Capital y ésta al Ministerio de Guerra y Marina.

Art. 2.º Autorízase á la Capitanía Central de la Capital para resolver por sí en todos aquellos asuntos en que sea necesario aplicar las disposiciones vigentes en los reglamentos, ordenanzas marítimas y Código de Comercio, en la parte que corresponde al servicio de los puertos; debiendo dar cuenta al Ministerio de Marina para la resolución de aquellos nuevos que pudieren ofrecerse.

Art. 3.º Los utensilios para las oficinas artículos navales para las falúas y vestuarios deberán pedir á la Capitanía Central del Puerto y ésta al Ministerio correspondiente.

Art. 4.º Del mismo modo, á fin de cada mes, dirigirán el pedido de raciones para las dotaciones de la tripulación de las falúas á efecto de ser elevado al Ministerio respectivo para su constancia, y para ser proveídos por los medios que tengan por conveniente.

Art. 5.º Del 27 á fin de cada mes las Capitanías de Puertos pasarán á la de la Capital las listas de revistas de sus dependencias en tres ejemplares y dos serán pasadas al Ministerio de Guerra y Marina con el Visto Bueno del Capitan de la Capitanía Central de la Capital.

Art. 6.º Los Capitanes de Puertos no podrán bajo pretesto alguno dar de baja á soldados, cabos y sargentos que están al servicio de sus respectivas reparticiones.

Art. 7.º Cuando ocurriere desórden, faltas policiales, delitos ó crímenes en las riberas y en jurisdicción de las Capitanías de Puertos, que son de 60 varas de playa, su deber será reprimirlos, prender y entregar á la autoridad correspondiente.

Art. 8.º Cuando las autoridades locales requiriesen á las Capitanías de Puertos auxilio de la fuerza para el cumplimiento de su deber, están obligadas á prestárselo.

Art. 9.º El Capitan de Puerto cuidará constantemente de la

Digitized by Google

conservación y buen estado del puerto y canales de su distrito, en lo que pertenece á su limpieza, profundidad y seguridad, promoviendo al mejoramiento por todos los medios á su alcance, y proponiendo al Gobierno las medidas que para ese fin juzgase convenientes, acompañando, si fuese posible, los planos y presupuestos en aquellos que demandasen obras hidráulicas.

Art. 10. Será de su competencia hacer observar y cumplir las disposiciones vigentes, y las que por la Capitanía de Puerto de la Capital se les comunique; como también lo que se manda por el Código de Comercio en el L. 3º, T. 1º á 6º y los reglamentos de policía para buques mayores, cabotaje, balleneras y guadaños.

Art. 11. Llevará en libro por separado las entradas y salidas de buques mayores y de cabotaje, asi como de los pasajeros; debiendo la Capitanía Central pasar una lista nominal de estos á la salida y entrada de los buques á la Presidencia, Ministerio de Guerra y Departamento General de Policía.

Art. 12. La Capitanía Central de Puerto formulará los cuadros que deban llevarse para la formación del movimiento estadístico naval.

Art. 13. Compete al Capitan de Puerto, tomar conocimiento en todos los casos de naufragios, prestando por todos los medios á su alcance los auxilios necesarios á fin de salvar las vidas, los intereses y cuanto sea posible, debiendo poner á disposición de la Aduana, todo aquello que pertenezca á la carga; como así mismo comunicar de oficio el siniestro á la Capitanía de Puerto de la Capital con especificación de nombre, nación, aparejo, matrícula á que pertenezca el buque y demás circunstancias.

Art. 14. Pasarán mensualmente á la Capitanía Central una estadística en planillas por separado de la entrada y salida de los buques mayores, cabotaje y movimiento de pasajeros.

Art. 15. En los casos de naufragios es deber de los patrones ó dueños del buque poner en juego todos los medios posibles á fin de salvarlo, debiendo los Capitanes de Puertos notificarles que la ley les concede treinta dias para ese efecto. Si en dicho término no hubiesen hecho el salvataje, darán cuenta á la Capitanía Central, siendo entendido que cuando el dueño no se hallase en la jurisdicción de su dependencia, hará depositar todos los artículos que perteneciesen al buque, si hubiesen salvado; esto bajo de inventario, pudiéndose almacenar por cuenta de quien corresponda, segun lo dispone el Código de Comercio en el artículo 1021.

Art. 16. Los Capitanes de Puertos, á fin de cada mes, darán cuenta al de la Capital de todas las embarcaciones que se hubiesen construido, matriculado, vendido, perdido ó deshecho, como

Digitized by Google

también cambiado aparejo ó nombre, espresando minuciosamente todo aquello que pueda dar la identidad del buque.

Art. 17. Prestarán los Capitanes de Puertos los auxilios que para los derechos del Fisco les demanden los Admistradores de las Rentas Nacionales.

Art. 18. Darán cumplimiento inmediato á todo mandamiento que para detención ó embargo de buque les dirijan los Jueces ó autoridades civiles; como también para citación ó impedimento de embarque á indivíduos de tripulación ó pasajeros. Para el efecto harán comparecer al capitan ó patron del buque, le notificarán la disposición, la que le harán firmar por sí ó á su ruego, (si no lo supiere) y en caso de negarse, lo harán así constar con dos testigos que firmarán con el Capitan de Puerto, dando cuenta al funcionario de quien dimanase la órden; bien entendido que ella estará en vigencia hasta tanto que por el mismo no sea levantada.

Art. 19. Los Capitanes de Puertos levantarán las sumarias de los delitos y crímenes que se cometan en los buques tanto nacionales como extranjeros, anclados en los puertos y en las costas de su jurisdicción, remitiéndolas con los reos á la justicia ordinaria.

Art. 20. En los casos de falta de disciplina que merezcan penas meramente correccionales, prestarán la protección que les fuese requerida por los capitanes ó cónsules extranjeros.

Art. 21. Prestarán ayuda para la captura de los desertores de los buques mercantes, requiriendo además auxilio de la autoridad policial territorial.

Art. 22. En los casos de avería se limitarán á dar el auxilio que pudieran al buque averiado ó que estuviese en peligro, absteniéndose de tomar parte en el juicio de avería.

Art. 23. Cuidarán que los prácticos cumplan las disposiciones que les sean relativas por las leyes vigentes.

Art. 24. No harán inscripción en la matrícula nacional de ningun buque extranjero, sin ántes dar aviso al cónsul de la nación á que pertenezca (si lo hubiere).

Art. 25. Espedirán las autorizaciones para salir de la matrícula nacional á los buques que hayan de tomar bandera extranjera.

De la entrada y salida de los buques

Art. 26. Cuando entre al puerto cualquiera embarcación, el Oficial de servicio deberá pasarle la visita y pedirá al Capitan la correspondencia, lista de los pasajeros que conduzca, pudiendo solo permitírsele conservar las cartas para el consignatario del buque;

Digitized by Google

á la vez le hará saber que debe esperar la visita del Resguardo.

Art. 27. Todo patron de embarcación de cabotaje, deberá inmediatamente de entrar á puerto, presentarse á la oficina á dar la entrada, presentando la licencia de navegación y en seguida se anotará en el libro respectivo la clase, nombre, número y matrícula á que corresponda, tonelada, nombre del patron, procedencia y consignatario, cargado ó vacío y número de tripulación, debiendo archivarse la expresada licencia.

Art. 28. Todo paquete á su entrada y salida será visitado por un Oficial de la Capitanía, quien recogerá lista nominal de los pasajeros que conduce y la correspondencia pública y oficial que será remitida á la Oficina de Correos: á su salida entregará bajo recibo la correspondencia que dicha oficina remita.

Disposiciones para buques de cabotaje mayor y menor

Art. 29. Toda escritura de compra ó arriendo de vapor ó buque deberá hacerse directamente por la Capitanía Central de Puerto ó con su intervención, y cuando así no fuere se le enviará un testimonio autorizado de la escritura ó contrato para su registro.

Art. 30. La Capitanía Central de Puerto llevará un registro especial donde en órden de fechas se asienten en copias todas las escrituras de compra ó de arriendo de buque hecho de cuenta de la Nación.

Art. 31. Todo Capitan está obligado á tener á bordo de su buque:

1° La escritura de propiedad del buque ó un testimonio debidamente legalizado.

2° El pasaporte del buque ó carta de mar.

3° El rol de la tripulación.

4° Las guias ó despachos de Aduana del puerto de Estado de donde hubiere salido, verificadas conforme á las leyes, reglamentos é instrucciones fiscales.

5° Las pólizas de fletamento en los casos en que hubiesen tenido lugar y los conocimientos de la carga que existiese á bordo.

6° Un ejemplar del Código de Comercio.

Art. 32. Será obligación de todos los buques fondeados, así nacionales como extranjeros, prestarse mútuamente los auxilios posibles en ocasión de desamarrarse ú otros incidentes; y los que pudiendo no lo hiciesen serán penados con una multa de diez pesos fuertes que abonará el Capitan ó patron del buque, y en caso de-

Digitized by Google

desobediencia de los marineros pagarán éstos, siempre que sea justificada esta causa.

Art. 33. Cuando hubiere incendio á bordo de los buques de guerra ó mercantes, los que estuviesen próximos al siniestro tratarán de alejarse, si se encuentran á sotavento, cambiando de posición, y los que estuvieren á barlovento dejarán la gente necesaria en su buque y prestarán en seguida los auxilios posibles.

Art. 34. Toda embarcación que su carga ó parte de ella fuese de pólvora ó proyectiles cargados, deberá mantener una bandera roja al tope y no podrá fondearse en el amarradero de los demás buques, pudiendo solo hacerlo á una distancia de cuatrocientos metros del puerto fondeadero. El que infringiere este artículo será multado en cien pesos fuertes, que pagará el patron.

Art. 35. Los patrones que estando varado su buque lo abandonasen sin justa causa ó fuerza mayor, serán sumariados, capturados y remitidos al Juez competente, sufriendo la misma suerte los marineros, si tal conducta hubiesen imitado.

Art. 36. Todo patron que amenazando temporal abandone su buque, será preso y sumariado, remitiéndose á Juez competente lo mismo que los marineros tripulantes que se hallaran en igual caso, agravándose más este delito si el buque estuviese cargado y de dicho abandono resultare el naufragio.

Art. 37. Todo buque de cabotaje llevará el número de matrícula en las aletas de babor y estribor, debiendo ser este de tamaño de un pié y de color que haga contraste en general del casco, sin cuyo registro no podrá navegar.

Art. 38. Todo patron, al hacerse cargo del buque, observará si se encuentra bien pertrechado, si sus anclas y cadenas están en buen estado, si corresponden al porte del buque, haciendo lo mismo respecto del velámen, arboladura, maniobra y embarcación, y si notare alguna deficiencia lo pondrá en conocimiento de su propietario, y si este no pone pronto remedio, dará parte al Capitan de Puerto.

Art. 39. Ningún buque podrá dar en el acto de amarrarse otra dirección á sus anclas que no sea la que estuviese adoptada para el uso del puerto. El contraventor estará obligado á suspenderla y darles esa dirección, y el que no lo haga será para ello requerido y después multado en cinco pesos fuertes.

Art. 40. Todo buque fondeado que tenga su lancha ó bote por la popa, y viendo venir otro buque á la vela ó vapor, no lo halase á su costado para dar lugar á este último, no podrá reclamar las averías que sufra y satisfará las que haga.

Art. 41. Cuando un propietario pretendiese deshacer una em-

Digitized by Google

barcación, deberá pedir el permiso al Capitan de Puerto, el que le demarcará el lugar, como también un plazo razonable en el que deberá ser terminada la operación, sin dejar objeto alguno que pueda contribuir á la ruina del puerto ó embarazo de las riberas.

Art. 42. Es prohibido á los encargados de toda fábrica de buques, encender fuego para derretir brea ó alquitran, á no ser á distancia conveniente á juicio de la autoridad del puerto. Los contraventores serán multados en cinco pesos fuertes.

Art. 43. Ningún capitan ó patron de buque podrá levantar ancla ó cadena que hubiese perdido, sin antes dar parte al Capitan de Puerto, dando cuenta de la calidad del ancla y de la cadena; una vez obtenido el permiso necesario para rastrear, y si la hallare, dará cuenta para su verificación y en caso de resultar no ser la rastreada se sujetará á lo que prescribe el siguiente artículo.

Art. 44. El que en toda maniobra de anclas ó espías, llegase á encontrar alguna ancla ó cadena, tendrá opción á la tercera parte del valor de ella, libre de gastos, esto es, si dá cuenta á la Capitanía de Puerto, y en caso contrario perderá la opción citada y será multado en la mitad del valor de la cosa hallada; debiendo entenderse que esto es estensivo á todo objeto marítimo ú otros objetos.

Art. 45. No será permitido dentro de los fondeaderos de carga conservar fuego á bordo, después del toque de retreta hasta el de diana, con escepción del farol de guardia y el de cámara. El contraventor será multado en cinco pesos fuertes.

Art. 46. Todo buque que estuviese en los amarraderos de carga ó descarga, deberá meter dentro su botalon de foque, y los que por su naturaleza tengan que estar arbolados, embicarán sus vergas. Los contraventores serán multados en cinco pesos fuertes y perderán todo derecho á ser indemnizados de cualquier avería que por ello recibieren.

Art. 47. Es de obligación á los fondeaderos de que habla el artículo anterior, prestarse mútuo auxilio para amarrarse ó desamarrarse, ya dando ó recibiendo espías, arriando ó halando amarras, ó amparando á mano ó botador, haciendo todo lo posible á evitar desastres.

Art. 48. Es obligación forzosa de toda la tripulación de un buque fondeado en los puertos, prestar el auxilio requerido por la autoridad para cualquier evento, ya sea con su buque, anclas, cadenas, lanchas ó espías, y el que se negare se sujetará á los cargos que se le hiciere, siempre que resultase perjuicio por la falta de auxilio.

Art. 49. No podrá ser abandonado en los puertos por su patron y marineros ningún buque fondeado ó en desarme, sin que antes

Digitized by Google

REPUBLICA DEL PARAGUAY BIBLIOTECA NACIONAL ASUNCION

el patron dé cuenta á la Capitanía de Puerto de las causales ilícitas; requerirá al propietario para que ponga pronto remedio, previniéndole los medios mas conciliatorios al efecto de evitar el abandono.

Art. 50. El patron de buque de cabotaje, que navegando dentro de los fondeaderos embistiese á otro fondeado, será responsable el patron y tripulación al pago de las averías ocasionadas: de la mitad el patron y de la otra mitad los marineros, á ménos que probasen éstos ante la Capitanía de Puerto haber obedecido al patron.

Art. 51. Todo patron de buque está obligado á dar parte á la Capitanía de Puerto del marinero que rehuse emplearse en los trabajos de su profesión á su bordo, la que, impuesta de la justicia de la queja, le impondrá la pena correccional que crea justa y conveniente al caso.

Art. 52. Todo patron de buque está en el deber de dar cuenta á la autoridad del punto más inmediato, de todas las novedades que ocurriesen á su bordo en la tripulación, ya fuese por deserción, desembarco, enfermedad ó muerte en cualquier punto de la República donde hubiese acaecido.

En caso contrario, el patron será multado en diez pesos fuertes; si hubiese sospechas de ocultación de hechos graves, se le reducirá á prisión, levantando la sumaria correspondiente y remitiéndola con él al Juzgado competente.

Art. 53. Los Capitanes de buques y patrones de embarcaciones son responsables respecto del daño causado por la gente de la tripulación en los efectos embarcados, así como de las averías marítimas, sujetándose á lo prescripto por el Código de Comercio.

Art. 54. Ningún buque de cabotaje podrá permanecer en el puerto sin causa justificada más de ocho dias después de cerrar su registro de carga, bajo la pena de una multa de diez pesos fuertes por cada día que pase del plazo señalado.

Art. 55. El patron que ocultare á bordo cualquiera riña será multado en diez pesos fuertes; pero si de la pelea resultase alguna muerte ó herida grave, será preso y sumariado poniéndolo á disposición de la autoridad competente.

Art. 56. Todo Capitan ó patron de buque está obligado en el momento de dar su entrada y en él de su salida, á presentar á la Capitanía de Puerto una lista nominal de los pasajeros que trae, y en el otro caso de los que lleve. Los que así no lo hicieren ú ocultaren algun pasajero sin incluir su nombre en la lista, incurrirán en la multa de diez pesos fuertes.

Art. 57. Asi mismo es de la obligación de todos los Capitanes

Digitized by Google

y patrones de buques, hacer saber á su tripulación y pasajeros que conduzcan, que no pueden ocultar ninguna clase de correspondencia y que deben entregársela toda reunida ó presentarla al Capitan de Puerto al tiempo de dar su entrada, so pena de incurrir el infractor en la multa establecida por la ley de Correo, esceptuándose las cartas de consignación del buque.

Art. 58. El buque que arrojase agua en los puertos ó en los fondeaderos, lastre ó cualquier cosa que no boye, será multado en diez pesos fuertes según la gravedad del caso; y en la necesidad de deshacerse del lastre que tenga á su bordo, pedirá permiso al Capitan de Puerto, quien designará el lugar donde deba descargarlo.

Art. 59. Cuando algún buque necesitare hacer lastre, ocurrirá al Capitan de Puerto por el permiso, quien al otorgarlo le señalará el lugar de donde deba levantarlo. El contraventor será multado en cinco pesos fuertes y á mas igual suma por tonelada del lastre que hubiese hecho sin permiso de la autoridad.

Art. 60. Ninguna embarcación podrá atracar á otro punto de la costa que no sea el desembarcadero habilitado, á ménos que haya obtenido el permiso del Capitan de Puerto para verificarlo. Los contraventores, si es de día, serán multados en cinco pesos fuertes, y si es de noche, en diez pesos fuertes y detención de la embarcación y toda la gente que venga en ella hasta el día.

Art. 61. El patron que perdiese el buque de su cargo, avisará inmediatamente á la Capitanía de Puerto para la anotación correspondiente en el asiento de su matrícula y para la formación de un sumario que esclarezca el orígen y circunstancia de la pérdida, y si resultase haber sido inevitable, dará el Capitan de Puerto al patron documento de resguardo; pero si se sospechase haber sido causada por ignorancia, malicia ó descuido, el patron será sujeto á juicio, imponiéndole la multa de cinco pesos fuertes en caso de que no dé cuenta.

Art. 62. El que amarrare espía ó cualquier otro cabo á boya ó balisas de las que señalan canales, bancos, buques á pique ó anclas fondeadas y de ello resultase su desaparición, será multado en diez pesos fuertes y obligado á reponerlas en su lugar á su costa.

Art. 63. El que disparase tiros á bala sobre boya ó balisas de las que habla el artículo anterior y que de esto resultase echarla á pique, pagará multa de quince pesos fuertes, debiendo además reponer aquellas, como se ordena en el artículo ya citado.

Art. 64. El buque que por temporal ú otro siniestro se fuese á pique en el puerto, canales ó fondeaderos, y su dueño no empe-

Digitized by Google

zara á trabajar para sacarlo dentro de los sesenta días trascurridos desde él de la pérdida, el Capitan de Puerto, prévio permiso del Ministerio de Guerra y Marina, procederá á ofrecerlo en propiedad á quien se comprometa á sacarlo á su costa; quedando éste responsable de la condición que se le imponga si no lo ejecuta.

El plazo será de treinta días siempre que el buque perdido impidiese la navegación fluvial.

Art. 65. Todo buque de cabotaje debe enarbolar su pabellon en los días Domingo y fiestas señalados, y él que no lo hiciere, estando enarbolado el pabellon oficial de la Capitanía de Puerto, será multado en dos pesos fuertes.

Art. 66. No podrá ningún buque de cabotaje enviar sus botes á ningún buque de entrada ó salida hasta que los primeros hayan sido puestos en libre práctica por la Capitanía de Puerto, y á los salientes sin prévio permiso de ésta. Los contraventores serán multados en diez pesos fuertes por cada bote, esceptuándose los casos en que sea necesario remolcar, y entónces podrán atracar, mas no subir á bordo del buque, porque incurrirán en la misma multa.

Reglamento para las balleneras y guadaños

Art. 67. Todos los guadaños deberán ser inscritos en un registro que por separado llevará la Capitanía de Puerto, no pudiendo gozar de esta industria sin antes llenar este requisito.

Art. 68. Los guadaños inscritos tendrán pintado de un modo muy visible en las amuras, aletas y próximo al puño de la pena, en su vela, el número que en su registro le corresponda; no pudiendo ejercer esta industria ni navegar en los ríos mientras no lo ejecuten, bajo la multa de diez pesos fuertes y más el costo de hacerles el número de oficio.

Art. 69. Los guadaños inscritos pueden ejercer esta industria en toda la estensión que corresponde desde San Gerónimo hasta el banco y rada del puerto de la capital, sin necesidad de obtener la vénia del Capitan de Puerto ú Oficial de servicio, mientras no se empléen más que en embarque y desembarque de pasajeros y equipajes; pero si por algún accidente quisiesen emplearse en el alije de carga y descarga ó viajar fuera de los límites del puerto, deberán sacar el permiso que les corresponda. Los que infringieren este artículo serán multados en diez pesos fuertes distribuidos por mitad entre el denunciante y la caja de policía marítima.

Digitized by Google

Art. 70. Ningún guadaño podrá atracar á ninguna clase de buque antes de haber sido visitado por la Sanidad, Capitanía y Resguardo á su entrada, ni ménos despuès de esta misma visita á la salida, so pena de ser multado en diez pesos fuertes, sin que por esto quede exonerado á responder á los demás cargos que por este proceder puedan resultar.

Art. 71. Del mismo modo ningún guadaño podrá atracar á los paquetes á su entrada, mientras el ayudante del puerto no le avise poder hacerlo; pero esto no le autoriza para subir el patron y marineros del guadaño á la cubierta sin haber obtenido el permiso del Capitan del paquete. Los infractores serán multados en cinco pesos fuertes.

Art. 72. Ningún guadaño podrá salir después de puesto el sol sin conocimiento de la Capitanía de Puerto ú Oficial de servicio, so pena de veinte pesos fuertes de multa, mitad para el denunciante y mitad para la caja de policía marítima.

Art. 73. Todo patron ó marineros de guadaños que viertan palabras obscenas é insultos sobre los pasajeros ú otras personas con quienes tengan alguna diferencia, serán multados en cinco pesos fuertes.

Art. 74. Todos los patrones de guadaños están obligados á comunicar á la Capitanía de Puerto la calle y número de casa de su residencia, y de no hacerlo, serán multados en cinco pesos fuertes.

Art. 75. El Capitan de Puerto podrá imponer multas hasta la cantidad de tres pesos fuertes por infracción de las reglas policiales de puerto.

Art. 76. Los guadaños que á la llegada ó salida de buques ó paquetes atracasen indebidamente atropellando ó haciendo perjuicios, serán responsables del daño que resulte.

Art. 77. Los dueños de guadaños que con atropellos y arrebatos hagan la carga ó descarga de equipajes y por su culpa se perdiesen ó fuesen al agua, serán responsables del daño que causaren.

El damnificado declarará en el acto á la primera autoridad el valor del daño que se le hubiese causado, no pudiéndosele responsabilizar al dueño del guadaño más del valor de 40 pesos fuertes.

Art. 78. Cuando existiese diferencia de pago por embarque ó desembarque, ó conducción de pasajeros, entre el dueño del guadaño y éstos, el Capitan de Puerto resolverá incontinenti la diferencia.

Disposiciones generales

Art. 79. Toda vez que haya de construirse cualquiera embar-

Digitized by Google

cación, el maestro constructor deberá pedir permiso por escrito al Capitan de Puerto, en él que deberá espresarse las dismensiones de eslora, quilla, manga, plan y puntal; debiendo ser dicho permiso en papel sellado correspondiente, poniéndosele al pié el «concedido»; igual permiso para botar al agua luego de estar concluido, y últimamente otro para ser matriculado, en él que deberá espresarse aparejo, nombre del buque, él del maestro que lo haya construido y dueño ó dueños.

Art. 80. Todos los buques de la matrícula, á más del número exigido, usarán un distintivo que adopte el dueño ó patron del guadaño.

Art. 81. Siempre que un buque haya de cambiar de aparejo ó nombre, se deberá solicitar en papel sellado correspondiente, espresándose la alteración, y el Capitan de Puerto decretará al pié: «Concedido y anótese en el libro correspondiente.»

Art. 82. Ningún buque podrá varar para carena ó desarme sin solicitar y obtener autorización del Capitan de Puerto ú Oficial de servicio: la que será espedida al pié de la solicitud que deberá hacerse por escrito en papel sellado correspondiente.

Art. 83. No podrá autorizarse venta alguna de buque, que no esté perfectamente legalizada su propiedad, pues la posesión de un buque sin título de adquisición, no atribuye la propiedad al poseedor.

Art. 84. La propiedad de los buques, en caso de venta, se trasmite al comprador con todos sus cargos y salvo los derechos y privilegios especificados en los artículos 1021, 1022 y 1023 del Código de Comercio.

Art. 85. Siempre que hubiere de venderse ó comprarse alguna embarcación en los puertos de la República, y ésta se realice, comunicará el Capitan de Puerto donde se efectuó la compra ó venta al Capitan de Puerto que haya estendido la matrícula, para las anotaciones correspondientes.

Art. 86. Toda embarcación construida ó remontada en los puertos de la República, deberá ser arqueada, como también las de otras banderas que se incorporen á la matrícula nacional, valiéndose de la medida del pié de Buzos y por el método siguiente: 1° mídase la eslora en cubierta de popa á proa; 2° la quilla del mismo modo en el canto exterior del alefris de estopa á estopa; 3° tómese la manga en la cuaderna maestra en su mayor fuerte (anchura) y de dentro á dentro de los durmientes de la cubierta; 4° mídase el plan de la misma cuaderna en la cabeza de su barenga ó sitio de los palmejares; 5° mídase en la misma cuaderna el puntal desde el foro interior de bodega inmediato á la sobrequilla hasta el canto

Digitized by Google

alto del bao de la cubierta. Con las cinco dimensiones se procederá á hallar el arqueo de capacidad del modo siguiente: se sumará la eslora y quilla, en seguida se multiplicará esta semi-suma (ó sea la mitad de la suma) por las tres cuartas partes de la manga y la mitad del plan, y el producto vuelto á multiplicar por la mitad del puntal, lo que dará por resultado los piés cúbicos de ámbitos de arqueo, que dividido por 70,19 piés que compone la tonelada de 20 quintales castellanos y el cociente será las toneladas de arqueo.

Art. 87. Siempre que por cualquier operación, un buque tomase dinero á la gruesa, se hipotecase ó gravase en parte ó totalidad, deberá pedirse permiso á los Capitanes de puertos; estos últimos lo avisarán de oficio al superior y los Capitanes de Puertos lo repetirán al de la capital, á fin de pasarse las circulares para prevenir toda mala fé en ulterioridades.

Art. 88. Ningún buque mercante podrá hacer disparos de cañon, sinó á su entrada ó salida, siendo de día de sol á sol. El que deseare hacer salvas ó disparos de cañon tendrá obligación de munirse primeramente del permiso correspondiente del Capitan de Puerto. Al que infrinja esta disposición, se le aplicará una multa de diez pesos fuertes por cada cañonazo siendo de día, y siendo de noche, cién.

Art. 89. Todo maestro carpintero de ribera ó calafate deberá munirse de su correspondiente patente y presentado en la Capitanía de Puerto para su anotación. En caso contrario no podrá ejercer dicho oficio.

Art. 90. Todo buque fondeado en el puerto que no estuviese arrimado á los muelles ó muralla, deberá tener durante la noche, sea de luna ó nó, un farol blanco encendido en el palo trinquete, bajo multa de tres pesos fuertes.

Art. 91. Toda embarcación menor fondeada en el puerto de su destino, tendrá obligación de guardar su carga á bordo hasta ocho días hábiles, y pasado este plazo la retención de la carga será á precio convencional con el dueño de ella y los marineros tendrán derecho á ser pagos cincuenta centavos diarios.

Art. 92. El paquete ó buque que trasfiera su salida, estará obligado á admitir á su bordo á los pasajeros que ya se hubiesen munido del boleto de pasaje correspondiente, desde el día y hora en que hubo de efectuar su salida, según el anuncio publicado y aviso pasado á la Capitanía de Puerto.

Digitized by Google

Disposiciones policiales

Art. 93. Todo buque con bandera nacional tendrá á su bordo cuando ménos un ciudadano paraguayo mayor de diez y siete años en calidad de tripulante.

El que no cumpliere esta disposición será multado en diez pesos fuertes.

Art. 94. Toda lancha ó bote que se encontrase navegando en los ríos de la República sin licencia de la Capitanía de Puerto, será comisado á beneficio del Estado.

El oficial ó patron y marineros sufrirán la multa de veinte y cinco pesos fuertes los primeros, y los segundos diez pesos fuertes cada uno, ó en su defecto quince á veinte dias de prisión.

Art. 95. Queda prohibido terminantemente arrojar á la ribera animales muertos, basuras y despojos en descomposición. El que lo hiciere tendrá una multa de cinco pesos fuertes según los casos, siendo á más de su cuenta la remoción de aquellos.

Art. 96. Cuando se ahogare algún animal por cualquier accidente que sea, el dueño ó encargado deberá extraerlo fuera de la ribera, y no haciéndolo, incurrirá en la multa de cinco pesos fuertes.

Art. 97. En caso de no conocerse el dueño ó encargado de los animales que boyasen ó fueren arrojados á las riberas por las aguas, es obligación de los Capitanes de Puertos extraerlos de las riberas.

Tarifa para el cobro de los derechos correspondientes á las Capitanías de Puertos para buques mayores y embarcaciones menores.

Los buques de cabotaje mayores si en caso de matricularse ó usar bandera nacional, pagarán el cambio de bandera según práctica y á más la patente que será en sello correspondiente según el tonelaje que le corresponde.

Por patente anual para chatas de cuatro toneladas hasta quince, diez pesos fuertes.

Por patente anual de botes de una á cuatro toneladas, seis pesos fuertes.

Por patente anual para canoas de una tonelada, tres pesos fuertes.

Permisos de chatas al exterior, tres pesos fuertes.

Id de id al interior, dos pesos fuertes.

Digitized by Google

Id de botes al exterior, dos pesos fuertes.
Id de id al interior, un peso fuerte.
Por rol para buques mayores al exterior, tres pesos fuertes.
Permisos á buques mayores al interior, dos pesos fuertes.
Por revisación á los buques de tránsito, dos pesos fuertes.
Por permiso de canoas, cincuenta centavos. Las chatas y canoas patentadas no pagarán permisos de Capitanía de salida para el interior, pero sí para el exterior según la tarifa.

Seguridad de calderas

Art. 98. Todos los vapores que hacen la navegación de los ríos Paraguay y Paraná, deberán tener las embarcaciones menores necesarias para los casos de naufragio, incendio ú otros incidentes que pudiesen ocurrir, como igualmente un número de salva-vidas equivalente al de la tripulación y al máximum de pasajeros que pueda conducir el buque.

Art. 99. Las calderas de todo vapor serán examinadas semestralmente por una Comisión, ó cuando ésta lo juzgare conveniente.

Esta Comisión se compondrá del Capitan de Puerto de la Capital y dos personas competentes, quienes darán su informe al Ministerio de Guerra sobre el estado del buque para permitírsele ó nó navegar en los ríos.

Art. 100. La Comisión determinará la presión prudencial del vapor á que podrán sujetarse las calderas, sometiéndose préviamente á una prueba de presión hidrostática, examinando además de la máquina todas las demás condiciones del buque, y fijando á cada uno el número de bombas de incendio que deba tener.

Art. 101. Terminada la operación detallada en los artículos precedentes, se dará á cada vapor un certificado que firmará y sellará el Capitan de Puerto con los miembros que forman la Comisión, y en el que se espresará la presión máxima del vapor á que podrán sujetarse las calderas. Este documento será revalidado semestralmente y deberá estar colocado en la cámara principal de cada buque.

Art. 102. Cada caldera deberá ser provista de una válvula de seguridad. Esta válvula será sellada por la Comisión y no podrá ser alterada bajo ningún pretexto. La Capitanía de Puerto Central hará certificar su estado toda vez que se dé entrada ó salida á cada vapor.

Art. 103. Para el primer reconocimiento que se efectuará en los vapores sujetos á este reglamento, serán avisados con diez dias de

Digitized by Google

anticipación por la Capitanía de Puerto Central los agentes ó propietarios, á fin de que los buques se hallen prontos para ello.

Art. 104. Es deber de los propietarios ó agentes, observar las siguientes instrucciones para facilitar esta operación:

La caldera ó calderas á examinarse deberán estar perfectamente secas y limpias, tanto exterior como interiormente sin pintura ni grasa; se sacarán además todas las tapas de entrada, los grillos de hornilla y toda plancha que dificulte el exámen.

Art. 105. Desde el 1° de Enero próximo, las autoridades marítimas de la República impedirán la navegación de todo vapor que no haya llenado los requisitos prescriptos en lo referente á la seguridad de calderas.

Art. 106. La falta de cumplimiento á las anteriores disposiciones, será penada con una multa de 500 pesos fuertes. Si fuese tomado un vapor navegando sin el certificado que acredite el reconocimiento de la Comisión, será detenido en el puerto que arribe, y sin perjuicio de procederse contra el Capitan y maquinista según corresponda, se le aplicará la multa de 1000 pesos fuertes.

Art. 107. Los trabajos de los dos miembros de la Comisión para el reconocimiento por primera vez se les abonará por los dueños de vapores 15 pesos fuertes á cada uno y en las revisaciones semestrales 8 pesos fuertes.

Art. 108. Cuando un vapor estranjero tenga patente de paquete nacional y esté munido del *certificado de seguridad* por autoridades de la nación á que pertenezca, la Comisión se concretará á verificar su legalidad.

Por esto no cobrará emolumento alguno.

Art. 109. A ningún buque desarmado que no esté provisto del certificado de seguridad, se le permitirá moverse á vapor del puerto, sin permiso de la Comisión.

Art. 110. Los vapores nacionales pueden ser revisados por la Comisión, y ésta dará cuenta del estado de ellos al Ministerio de Guerra y Marina, especificando las medidas y refacciones que sean necesarias hacer.

Art. 111. Es necesario que cada caldera tenga una llave con el objeto de que sea probada á una presión hidrostática, cuando la Comisión lo considere necesario.

Art. 112. Toda vez que sea absolutamente necesario tener que romper el sello de la válvula de seguridad á llave, ya sea para seguridad ó preservar la maquinaria, si se encuentra en el puerto avisará á la Comisión el capitan del buque, y si no lo está, podrán hacerlo con la sanción del maquinista y capitan, pero está obligado en el primer puerto de su arribo comunicarlo y dar

Digitized by Google

al mismo tiempo aviso á la Comisión, manifestando la causa porque lo han roto, y además dicho aviso ha de estar firmado por el capitan y el primer maquinista.

Art. 113. En cada camarote se colocará una salva-vida, en posición conveniente y completamente accesible á los pasajeros.

Las mangueras, baldes y hachas deberán conservarse para los casos de fuego y peligro, y las dimensiones, número y posición será arreglado por la Comision. Los baldes obligatoriamente deben tenerse llenos de agua y á la mano.

Muelles

Art. 114. Los muelles en que se embarcan pasajeros, son como vías públicas y por ellos se pueden embarcar y desembarcar todos indistintamente sin que por ello tengan que pagar ningún impuesto, salvo las cargas.

Por los muelles de cargar no se podrán embarcar ni desembarcar equipajes de pasajeros, con escepción del de los inmigrantes.

Art. 115. Los muelles de pasajeros están bajo la inspección de la Capitanía de Puerto y auxiliará en todos los casos que el Resguardo lo solicitare.

Art. 116. Desde diana hasta la retreta estarán á disposición de todos los particulares, y para los buques de guerra hasta las once de la noche.

Art. 117. Ninguna clase de efectos ó equipajes puede embarcarse ó desembarcarse sin el consentimiento del Resguardo.

Art. 118. Ninguna embarcación menor, sea de la clase y condiciones que fuese, podrá permanecer atracada á las escaleras más tiempo que el necesario para embarcar ó desembarcar lo que conduzca ó debe conducir; el contraventor pagará una multa de dos pesos fuertes, la que será impuesta por el soldado de servicio y recaudada por la Capitanía.

Art. 119. Las embarcaciones menores, después de haber concluido con el uso legítimo de las escaleras y precisen permanecer en espera, podrán amarrarse á lo largo de los puntales del muelle, pero nunca fondearse ni permanecer sobre el bichero ó botador frente á ellos, so pena de pagar dos pesos fuertes de multa.

Art. 120. Ninguna embarcación menor, de la condición y clase que sea, podrá pasar la noche amarrada á los muelles, so pena de pagar dos pesos fuertes de multa y los daños que pueda ocasionar, y si fuere por estar abandonada, se cuidará por el soldado del ser-

Digitized by Google

REPÚBLICA DEL PARAGUAY
BIBLIOTECA NACIONAL
ASUNCIÓN

vicio, hasta tanto aparezca el dueño, el que deberá satisfacer el gasto ocasionado y averías que hubiese causado.

Art. 121. Las balleneras y guadaños, después de puesto el sol, pasarán al fondeadero que el Capitan de Puerto les designará, de donde no podrán moverse durante la noche sin el permiso de la Capitanía, so pena de pagar la multa que corresponde á los que tal hacen.

Art. 122. Ningún patron de ballenera ó guadaño, permitirá que los changadores salten dentro de la embarcación con el objeto de prima en la carga ó equipaje, en la inteligencia que el patron y contraventores pagarán una multa de dos pesos fuertes cada uno.

Art. 123. No se podrá espender en los muelles bebidas espirituosas, y solo se permitirá la venta de frutas ú otros artículos de comestible, sin que puedan los vendedores estacionarse; la Capitanía les designará el lugar en donde sólo podrán estacionarse sin que estorben el tránsito.

Art. 124. No se permitirá dormir á ningún indivíduo en los muelles y banco de la ribera.

Art. 125. Es prohibido lavar ropas en ninguna parte del muelle incluso las rampas, así mismo tender velas ó ropas á secar.

Changadores

Art. 126. Los changadores de muelles deberán munirse de una placa con número que les será dada por la Capitanía de Puerto, prévio pago de dos pesos fuertes.

Art. 127. La Capitanía, al dar la placa á cada changador, dará una libreta conteniendo cincuenta números, que será él de la placa.

Art. 128. La Capitanía, al dar la placa á cada changador, inscribirá en un libro el nombre, nacionalidad, edad, estado, domicilio y las señas particulares que tuviere.

Art. 129. El Capitan de Puerto podrá impedir ejercer el oficio de changador en los muelles á todo indivíduo que no esté provisto de la correspondiente placa, así como no darla á toda persona que sea de notoria mala conducta, y quitarla al que cometa delito, hurto ó hechos que puedan menoscabar los intereses de los pasajeros.

Art. 130. Para ser changador de muelle se precisa dar buenos informes de personas caracterizadas que quedarán archivados en la Capitanía.

Art. 131. Toda vez que cualquier changador mude de domicilio, está obligado á comunicar á la Capitanía, y si no lo hiciere, incurrirá en la multa de diez pesos fuertes.

Digitized by Google

Art. 132. Todos los changadores de muelles están obligados á llevar visible la placa en el pecho y deberá mostrarla toda vezque se le solicite.

Cada año deberán ser renovadas las placas.

Art. 133. Toda vez que deba conducir un changador equipajes de pasajeros, está obligado éste á entregar un boleto de su libreta en señal de haberse hecho cargo de él.

Art. 134. Conducido el equipaje al lugar que se le designe y cobrado su trabajo, podrá nuevamente exigir su boleto.

Art. 135. Cuando un changador pierda algún bulto ó sustraiga á cualquier pasajero, podrá este reclamar ante la Capitanía, indicando el número del changador y exhibiendo su boleto para las medidas que sean necesarias adoptarse.

Art. 136. Ningún changador podrá prestar su placa y boletos á otros, so pena de 5 pesos de multa.

Art. 137. Los changadores guardarán una perfecta subordinación á los empleados de la Capitanía.

Art. 138. Toda vez que cualquier changador de muelle se presente en él con vicio de embriaguez, podrá ser expulsado y retirada su placa.

Art. 139. Todo changador está obligado á conducir al Resguardo todo el equipaje de que se hubiese hecho cargo.

Art. 140. Por descarga y conducción de equipajes hasta el Resguardo, los changadores podrán sólo cobrar por carga de un hombre cinco centavos y cargar al carro si prefiere el pasajero conducir su equipaje en él. Del Resguardo al destino del pasajero, se cobrará solo cinco centavos por cuadra, siendo carga de un hombre de 5 á 8 @. Por bultos de mano como saco de noche, baulitos, cajitas, canastos y demás parecido, será convencional.

Art. 141. Los changadores de la ciudad pueden entrar hasta los embarcaderos con las cargas que condujeren, pero no pueden extraer de éstos para fuera ninguna cosa.

Art. 142. Los changadores pueden entrar en precio convencional por todo el equipaje con los pasajeros, sin sujetarse á la tarifa.

Los changadores de muelles son exclusivos en los trabajos de extraer los equipajes.

Disposiciones sobre las visitas sanitarias

Art. 143. Toda embarcación que arribe á puertos de la República, recibirá visita sanitaria por el Médico de Sanidad juntamente con él de la Capitanía.

Art. 144. El Capitan del buque entrante quedará sujeto á las leyes del país, si faltase á la verdad en la interrogación que se le hiciere por la visita de sanidad.

Digitized by Google

Art. 145. Toda embarcación que se atracare á un buque ántes de la visita de sanidad, y resultare ser puesto el buque en observación, quedará en el mismo caso, además de las penas impuestas por esta falta.

Art. 146. Toda vez que un buque entre á un puerto de la República, viniendo de puertos infestados con patente *sucia*, deberá traer en su palo mayor una bandera amarilla.

Lo mismo, si á su bordo hubiere ocurrido alguna defunción y se temiese, fuese de enfermedad contagiosa.

Art. 147. Todo buque de guerra, en el caso de arribar con síntomas de infeccion á bordo, ó viniere de puertos infestados, izará una bandera amarilla y quedará sujeto á las leyes de cuarentena.

Art. 148. A todo buque de guerra en las condiciones espresadas en el artículo anterior, se le pasará la visita con el agente ó cónsul de su nación, y en caso de no haberlo, el Capitan de Puerto y el Médico de Sanidad.

Art. 149. Todo buque mercante que entrare á puertos de la República, abonará desde el 1° de Enero de 1883, como derecho de visita de sanidad, un impuesto de dos centavos fuertes por tonelada.

Art. 150. Los buques que procedan de puertos infestados ó que no presenten patente de sanidad, abonarán el doble del impuesto fijado por el artículo precedente.

Art. 151. Estos impuestos ó derechos serán cobrados por el médico que haga la visita.

Art. 152. Ninguna autoridad marítima de la República, ni de Aduana, permitirá la carga ó descarga ni el despacho de embarcación alguna, que no acredite haber abonado el impuesto de visita de sanidad.

Art. 153. Las cartas de sanidad vendrán visadas por el agente consular paraguayo que estuviere acreditado en el punto de la procedencia del buque.

Los infractores á esta disposición pagarán una multa de veinte y cinco pesos fuertes.

Art. 154. Las Juntas de Sanidad designarán los parajes ó se les proporcionará el buque que servirá de lazareto, en donde se constituirá provisoriamente una autoridad militar, que marchará de acuerdo en todo con la autoridad sanitaria, la cual someterá á todas las embarcaciones á las medidas que se juzgue convenientes para seguridad y separación, procurando que esas medidas sean las más adaptables á las circunstancias de la localidad.

Art. 155. La autoridad militar de los lazaretos, encargada de la policía de seguridad, tendrá bajo sus órdenes á los encargados ó comandantes de los buques-lazaretos y deberá vigilar la administración interna de cada uno.

Digitized by Google

Corresponde también á la autoridad militar, de acuerdo con el médico, vigilar y distribuir los cuarentenarios en los buques destinados al efecto, sujetando estas operaciones á las prescripciones sanitarias y marítimas.

Art. 156. Para dar debido cumplimiento á su misión, el médico y autoridad militar del punto deberán visitar los diversos lazaretos ó buques en caso necesario, día por día.

Art. 157. En caso de faltas graves, atentados, delitos ó crímenes, la autoridad deberá levantar las correspondientes sumarias separando de puestos á los empleados, deteniendo á los que hubieren delinquido y dando cuenta de todo á la Junta de Sanidad.

Art. 158. La autoridad militar vigilará en lo posible porque las lanchas que van á efectuar cuarentena, anclen en los radios que se les señalen, procurando que estas estén dispuestas de manera que puedan ser inspeccionadas desde los buques destinados de lazaretos ó puntós inmediatos indicados para este fin; velará porque ninguna embarcación quede muy apartada y fuera de vigilancia.

Es también competencia de las autoridades, inspeccionar ó intervenir en la alimentación de los cuarentenarios y de la dotación de los buques.

Art. 159. De acuerdo con la autoridad sanitaria inspeccionará la limpieza de todos los buques y parajes que sirven de lazareto, de su distribución y comodidades que servirán á los cuarentenarios.

Atenderá á las quejas y dificultades que se susciten entre los cuarentenarios y las autoridades de los buques, levantando al efecto sumarios y dando cuenta á la Sanidad.

Art. 160. En los lazaretos se pondrá una tarifa, combinada con la autoridad, en la que se hará constar el precio por pensión y extras, buscando siempre la moderación en ellas.

Las personas cuyo estado de pobreza sea constatado por la autoridad, serán mantenidas gratuitamente, como lo será también la asistencia y servicio médico.—Los cuarentenarios sólo pagarán los cuidados estraños al servicio sanitario.

Art. 161. Toda embarcación ocupada en la carga y descarga de buques en cuarentena, está obligada á sujetarse al reglamento sanitario y obedecerá las órdenes trasmitidas por los guardas sanitarios.

Art. 162. Queda igualmente prohibido el desembarco de enfermos y cadáveres sin permiso de la Capitanía.

Art. 163. Toda embarcación que obtuviere permiso para cargar y descargar de los buques puestos en observación y en cuarentena, deberá tener una bandera amarilla que será de dos varas de largo y dos paños de ancho.

Los infractores sufrirán una multa de 2 á 10 pesos fuertes.

Digitized by Google

Art. 164. Toda correspondencia procedente de los cuarentenarios, será entregada al guarda sanitario á bordo de los buques en cuarentena, al médico de los lazaretos ó empleado de la Capitanía. El guarda, médico ú oficial que reciba correspondencia de cuarentenarios, la encarpetará con las debidas precauciones, enviándola en seguida con seguridad al Jefe de la Capitanía Central. La infracción de esta disposición será castigada con una multa de 10 pesos fuertes.

Juntas de Sanidad

Art. 165. Quedan establecidas en los puertos de la República, Juntas de Sanidad marítima que tendrán su asiento en las Capitanías.

Art. 166. Dichas Juntas serán compuestas por ahora del modo siguiente: 1°. del Capitan de Puerto como Presidente; 2° del médico ó médicos de Puertos, y en caso de no existir estos funcionarios, del médico de Policía; 3° del Administrador de Aduanas ó Presidente de la Junta en donde los primeros no existieren; y 4° de algún médico que ejerza la profesión, ó practicante ó personas que merezcan consideracion.

Art. 167. Son atribuciones de la Junta:

1.° Llevar prolijamente un libro de acuerdos, en que consten las decisiones que se tomen en los casos no previstos en este reglamento, y para salvar las dudas que puedan ocurrir.

2.° Velar por el cumplimiento de las disposisiones de este reglamento, de cuya observancia son responsables.

3.° Firmar y sellar las patentes de sanidad de los buques que salgan de los puertos respectivos.

4.° Pasar en consulta á la Junta de Sanidad del Puerto Central, la exposición de las dudas y casos no previstos en este reglamento, que ocurrieren, con los sumarios y demás datos concernientes, ó que le fueren pedidos para ser remitidos al Consejo de Higiene Pública, que por intermedio de la Junta Central comunicará su decisión.

5.° En caso de arribo al puerto de algún buque infestado, tomar las medidas convenientes de acuerdo con este reglamento; comunicando el suceso á las Juntas de Sanidad de los puertos inmediatos de la República, á la Junta Central para ser elevado á conocimiento del Gobierno.

6.° Tanto en el caso anterior como en el desarrollo en el Puerto de su jurisdicción ó en sus cercanías de alguna epidemia ó epizootia, al dar salida á un buque, verificar escrupulosamente en

Digitized by Google

la especie, valor, las varias circunstancias especificadas en las patentes de sanidad adoptadas en la República.

7.º Vigilar también el aseo del puerto y sus inmediaciones.

Art. 168. Las Juntas establecidas en los demás puertos de la República, deberán entenderse con la Junta de Sanidad del Puerto Central para todo lo que se relacione con la salubridad pública.

Art. 169. En el caso de duda, disidencia, reclamación ó protesta, sea de parte de las Juntas, sea de particulares, la Junta de Sanidad del Puerto Central pondrá en conocimiento del Gobierno, debiendo ocurrir al Consejo de Higiene Pública como tribunal consultivo ó de apelación. La decisión que diere el Consejo de Higiene será comunicada al Gobierno para su resolución.

Art. 170. Queda á la resolución de las Juntas de Sanidad el tomar todas las precauciones convenientes respecto de los buques que tengan ó en que se presenten casos de enfermedades llamamadas indígenas, como la fiebre *tifoidea*, la *viruela* y otros que revisten un carácter pernicioso, que pongan en peligro la vida de dichos enfermos, ó que puedan tomar un carácter epidémico en el mismo buque ó en la localidad, debiendo circunscribirse estas medidas al buque y enfermos; pero en ningún caso á los sanos y al cargamento, á ménos que circunstancias especiales exijan lo contrario.

Art. 171. En caso de existir una epidemia en un puerto de salida ó en sus cercanías, las Juntas no permitirán que los buques que conducen pasajeros, admitan un número que no guarde proporciones con las comodidades de los mismos buques.

Art. 172. En caso de reinar ó haber reinado una epidemia en los puertos de salida ó en sus cercanías, las Juntas prohibirán el embarque de frutos que no hayan sufrido una desinfección prévia suficiente á su juicio, lo que deberá ser certificado.

Art. 173. En caso de que los pasajeros sean muchos y el viaje sea largo, harán presente á los capitanes de los buques, la conveniencia de llevar á bordo un facultativo.

Art. 174. Las atribuciones de las Juntas de Sanidad respecto á los buques surtos en el puerto ó prontos á emprender viaje, son estensivas á cuanto se relacione con el aseo, limpieza y conservación de la salud á bordo de los mismos. Con este objeto cuidarán de que los alimentos sean frescos, buenos y abundantes.

Art. 175. Las Juntas prohibirán el embarque de cargas putrecibles y de sustancias inflamables ó explosibles, cuando los buques lleven pasajeros.

Digitized by Google

Art. 176. Es deber de la Junta de Sanidad, cuando un buque esté en cuarentena, prestarle los auxilios que reclame su situación.

En caso de epidemia á bordo de un buque, de las enfermedades llamadas *exóticas*, *cólera, fiebre amarilla,* peste de Oriente, las Juntas dispondrán si el buque ha de permanecer en el puerto ó pasar á otro paraje que se le designe, dando al efecto las órdenes convenientes.

Art. 177. En cuanto al modo de pasar la visita sanitaria, se recomienda á las Juntas que eviten el ridículo, empleando sin embargo todas aquellas precauciones que son del caso, con los buques de patente sucia, ajustándose en lo posible al modo siguiente:

Llegada la embarcación con la visita al habla del buque, que debe ser visitado sin atracar, si el estado del río lo permite, pedirá la patente sanitaria del puerto de salida y del último punto en que hubiera hecho escala, si viniere del extranjero.—Entregada ó arrojada la patente, el médico encargado de pasar la visita se impondrá con cuidado de todas las circunstancias y observaciones que en ella consten; averiguará si ha hecho cuarentena en algún puerto y por cuantos días, y si tiene enfermos á bordo y en qué número, si ha tenido defunción entre la tripulación ó pasajeros durante el viaje, y de qué enfermedad según su entender, y pedirá al Capitan y al médico, si lo hay á bordo, un certificado de las novedades sanitarias que hayan ocurrido durante el viaje. Por el juicio que forme la autoridad sanitaria, en vista de los documentos que se le presenten y por las contestaciones á las preguntas que juzgase conveniente hacer para mayor esclarecimiento, resolverá si el buque debe permanecer en cuarentena de observación ó pasar á otro punto, y dará acto contínuo parte á la Junta de Sanidad de las novedades que ocurran y de la determinación que haya tomado, para que ésta resuelva lo que deba hacerse en dicho caso.

Si el estado del río lo exige, podrá el médico subir á bordo del buque, debiendo entónces mantenerse lo más aisladamente posible de los pasajeros y tripulación: no siendo un obstáculo para su reembarco dicha subida.

Si resultare duda ó sospecha de ocultación de enfermos en el buque, se deberá, acompañado del oficial que mande la embarcación, subir á bordo, registrar las cámaras del buque é inspeccionar la tripulación y pasajeros. Igual conducta se observará toda vez que haya enfermos á bordo según declaración y se ignorase la clase de enfermedad.

Si el buque debe permanecer en observación hasta segunda ór-

Digitized by Google

den, se pedirá la correspondencia, para someterla á las precauciones higiénicas que se crean convenientes.

Queda al buen juicio del médico que pase la visita, la conducta que debe observar en casos imprevistos, la variación en el interrogatorio y adopción de medidas conformes á las circunstancias, debiendo de todo dar cuenta á la Junta de Sanidad, la que en caso de duda, ordenará que otro médico pase á bordo del buque á reconocer, dando cuenta de la resolución que tomare á la Junta, para que ésta lo comunique á la Junta Central y ésta al Gobierno. Igual comunicación se hará toda vez que se ponga un buque en cuarentena de observación ó se envíe al lugar donde se determine como lazareto.

Art. 178. Las Juntas de Sanidad deberán pronunciarse sobre la existencia ó no existencia de las enfermedades exóticas. La duda será interpretada en el sentido de la mayor prudencia y la patente será sucia. En este caso consultarán al Consejo de Higiene Pública, cuyo dictámen hará decisión.

Art. 179. Además de las medidas especificadas en este reglamento, las autoridades sanitarias están en el deber, en presencia de un peligro inminente y fuera de toda previsión, de prescribir bajo su responsabilidad las medidas que juzguen indispensables para la conservación de la salud pública, solicitando el concurso de las demás autoridades locales, si fuere preciso, y debiendo dar cuenta oportunamente á la Junta de Sanidad del Puerto Central.

Art. 180. Las Juntas de Sanidad pasarán anualmente á la Junta de Sanidad del Puerto Central, un informe detallado de las medidas extraordinarias no incluídas en el presente reglamento, que haya sido preciso tomar, proponiendo las mejoras que á su juicio y por experiencia conviene hacer, así como darán cuenta también de las demás novedades que hayan ocurrido, de los beneficios que hayan resultado del establecimiento de las instituciones sanitarias, y del número de patentes de Sanidad que hayan expedido, clasificadas según su categoría.

La Junta de Sanidad del Puerto Central pasará al Gobierno un informe en las mismas condiciones y los datos estadísticos que las demás Juntas de Sanidad le hayan trasmitido.

De las cuarentenas

Art. 181. Todo buque que llegue á un puerto de la República sin patente ó con patente sucia, tocada ó sospechosa, será declarado en cuarentena, así como aquel que tenga algo que lo pon-

Digitized by Google

ga en las condiciones de patente sucia, á saber: enfermos á su bordo, caso de defunción durante el viaje de cualquier enfermedad, ó carga en putrefacción ó descomposición.

Art. 182. Habrá dos clases de cuarentenas: la de observación y la de *rigor*.

La cuarentena de observación que será notificada en el acto de comunicar un buque con las estaciones ó visitas que se les practicare.

Esta sóla durará tres días que empezará á contarse desde el momento de la notificación al Capitan.

Los días se contará de veinte y cuatro horas completas.

Las cuarentenas de rigor se efectuarán en los parajes que se les designe y por el tiempo que se crea conveniente para la purificación, limpieza, desinfección y demás medidas necesarias.

Art. 183. La duración de la cuarentena de observación será la misma para el buque, las personas y mercaderías que en él estén.

Art. 184. La cuarentena de observación se señalará por la autoridad y se procurará sea en el punto más aislado del puerto, separado de los demás buques y á la vista, cuya embarcación será fumigada conforme la circunstancias medien.

Art. 185. Esta cuarentena de observación se limitará á tener bajo vigilancia, durante los tres días, al buque, la tripulación y pasajeros, no permitiéndosele el desembarco y descarga de mercaderías ni la práctica con las demás embarcaciones surtas en el puerto.

Art. 186. En caso de que un buque en cuarentnna de observación tenga á su bordo sustancias animales ó vegetales en putrefacción ó contenga comestibles ó bebidas adulteradas, ó sofisticadas, será obligado á salir ó arrojarlas al agua en donde se le designare, debiendo para el efecto ir á su bordo un delegado de Sanidad para constatar el hecho.

Art. 187. Desde el momento en que un buque sea puesto en cuarentena de observación, su Capitan comenzará á poner en ejecución las medidas de aereación, limpieza y purificación, que se le ordene con respecto al buque, la tripulación y pasajeros; y si en el curso de la cuarentena ocurre á su bordo algún caso de enfermedad ó de defunción, su Capitan comunicará inmediatamente llamando á la Capitanía por medio de la bandera amarilla poniéndola á media asta.

Art. 188. Cuando en un buque en observación suceda lo espresado en el artículo anterior, quedará sujeto á las medidas que adoptare la Junta de Sanidad, pudiendo prolongar la observación,

Digitized by Google

y si hubiere ocurrido de enfermedad exótica ó hay otros motivos graves, se le podrá poner en cuarentena de rigor.

Los buques puestos en cuarentena de rigor, se sujetarán á las medidas de las Juntas de Sanidad, pudiéndose obligar al desembarque de pasajeros y tripulación en el paraje que se le designe ó sirva de lazareto, así como la descarga del buque, limpieza y fumigación.

Art. 189. Si ocurrieran entre los pasajeros ó tripulantes de un buque que estuviera en cuarentena de rigor, caso ó casos de enfermedad ó defunción por enfermedad exótica, se volverán á contar de nuevo los días de cuarentena desde la convalecencia del enfermo ó desde la defunción.

Art. 190. Todo buque proveniente de puertos infestados (con patente sucia) que haya efectuado cuarentena en puerto intermedio, presentando la constancia de ella, podrá ser admitido á libre práctica, si se considera que ha sido suficiente esa cuarentena, si no ha habido novedad en la salud de los pasajeros y tripulantes en el intérvalo, y si han trascurrido más de quince días de su salida del puerto infestado.

En caso contrario, sufrirá la cuarentena de observación ó de rigor, según la apreciación que haya de la circunstancias que medien, de la Junta de Sanidad, la que en caso de duda ó incertidumbre optará por lo más seguro.

Art. 191. Todo buque que haya tenido en su viaje algún caso de enfermedad exótica (cualquiera que sea su patente) podrá hacer cuarentena de rigor.

Art. 192. Un buque con patente limpia cuyas condiciones fueran evidentemente malas y comprometedoras para la salud pública, podrá ser equiparado por medio de higiene á un buque con patente sucia y será en consecuencia sometido al régimen cuarentenario.

Art. 193. Salvo la presencia á bordo en caso de peste, fiebre amarilla ó cólera, en cuyo caso deberá pasar á purgar la cuarentena de rigor, por lo menos á tres leguas del puerto: un buque tendrá siempre el derecho de volver sea ántes de ser puesto en cuarentena, sea en el curso de ésta, siempre que no se dirija á otro puerto de la República.

Art. 194. Si un buque en cuarentena con enfermedad ordinaria á su bordo y desea volver, la autoridad sanitaria deberá asegurarse, para permitirle la salida, de que los enfermos pueden ser convenientemente cuidados durante el viaje; y en caso de que dichos enfermos prefieran quedarse, ó no puedan ser atendidos á bordo, se ordenará su desembarco, si su estado lo permite, en otro buque de estación ó punto que sirva de lazareto.

Digitized by Google

REPUBLICA DEL PARAGUAY

Art. 195. Las cartas y papeles de los buques en cuarentena, serán sometidos á las medidas higiénicas que se consideren necesarias; pero conservándose cerradas las cartas, oficios y papeles lacrados, y procurándose no alterar las letras de unas y otras.

Art. 196. Todo buque que no tenga patente de sanidad, cuando en atención al punto de procedencia debiera estar provisto de ella, podrá según las circunstancias ser sometido á una cuarentena, observación ó de rigor.

En el mismo caso estarán comprendidos los que aleguen pérdida fortuita de la patente.

Las Juntas de Sanidad fijarán la duración de esta cuarentena.

Art. 197. Toda patente raspada ó enmendada, cuya enmendatura ó raspadura no venga certificada, será considerada para todos los efectos como patente sucia.

Art. 198. Cuando un buque esté en cuarentena no podrá atracar á su bordo embarcación alguna, salvo si el buque en cuarentena pide socorro; en cuyo caso se le prestarán los auxilios que fueren del caso. Fuera de esta circunstancia, solamente la sanidad podrá llegar á su bordo, tomando las precauciones que considere necesarias. Toda otra embarcación que atracase al buque en cuarentena, quedará en cuarentena á su vez, y pagará una multa de cincuenta pesos fuertes.

Art. 199. El capitan de todo buque que tenga averías y que vaya á ser puesto en cuarentena, pondrá dicha circunstancia en conocimiento de la Junta de Sanidad, la que en dicho caso ordenará que el buque pase á purgar en el paraje que se le indique la cuarentena y una vez verificado ésto, tomará todas las medidas necesarias de seguridad, en cuya adopción podrá ir, hasta la descarga completa del buque y demás medidas que fueren convenientes de acuerdo para este fin con el administrador de la Aduana.

Art. 200. Toda vez que estando un buque en cuarentena de observación, necesite víveres ú otras cosas, los pedirá á sus consignatarios por conducto de la Sanidad; y para la remisión de los pedidos á bordo del buque en cuarentena, se le pedirá permiso y se ordenará que vaya un delegado para dirigir el cumplimiento y ejecución de las siguientes medidas precaucionales.

Una vez al habla del buque en cuarentena, se ordenará que se eche al agua un bote sin tripulantes, el que permanecerá á merced de la corriente sujeto al buque por medio de un largo cable. Este bote será pescado por la embarcación que lleve los auxilios y en él se depositarán los víveres y demás objetos que se hayan pedido; hecho ésto se volverá la embarcación á tierra.

Este mismo espediente se empleará tada vez que habiendo hecho

Digitized by Google

el buque señal á la Capitanía, venga la falúa á ver lo que necesite. Se pondrán las comunicaciones ó el pedido en el bote.

Art. 201. El capitan ó patron que desobedezca las órdenes que se le comuniquen sobre cuarentenas, se hará reo de grave crimen y podrá ser compelido á la obediencia por las autoridades marítimas, las que están facultadas para emplear todos los medios á su alcance, hasta echar el buque á pique en último caso.

De los lazaretos

Art. 202. Las Juntas de Sanidad, en los casos previstos por este reglamento indicarán el paraje más oportuno, salubre, y que llene las condiciones higiénicas para lazaretos.

En los demás puertos de la República, á medida que las necesidades sanitarias requieran, serán establecidos los lazaretos ó pontones flotantes prévia comunicación al Gobierno por el intermedio ordenado.

Art. 203. Toda vez que se encuentre un buque ó pasajeros en cuarentena serán atendidos estos por un médico con los empleados necesarios para hacer cumplir las disposiciones prescriptas y remediar en lo posible á los pasajeros.

Art. 204. Los lazaretos estarán bajo la dependencia de las Juntas de Sanidad respectivas.

Art. 205. Los encargados de la vigilancia de los cuarentenarios y de las demás disposiciones ordenadas, cuidarán y tendrán presente los perjuicios que podrían irrogarse con medidas sanitarias y evitarán en lo posible que causen daños ó perjuicios.

Art. 206. Queda prohibido ponerse en comunicación directa é inmediata con las personas y las cosas que estén en cuarentena ó en los lazaretos.

Además de la multa de cincuenta pesos fuertes, será así mismo declarado en cuarentena y considerado como haciendo parte de la misma procedencia.

Art. 207. Cuando hayan buques, ó estén los buques en cuarentena, se mantendrá en ellos una asta-bandera colocada en el sitio más visible, la bandera amarilla durante el día y un farol con luz del mismo color durante la noche, para que sirva de aviso á todos los buques, que á su vista procurarán pasar á la mayor distancia que sea posible, según su calado y el agua que el canal tenga.

En caso de haber buques haciendo cuarentenas en el lazareto, la Capitanía ó autoridad encargada someterá á todos los buques que carguen ó descarguen, de acuerdo con el director sanitario, á

Digitized by Google

todas aquellas medidas que se juzguen convenientes, prévia consulta á la Junta de Sanidad del Puerto Central, y procurando que dichas medidas sean las más adaptables á las circunstancias de la localidad.

Art. 208. Los enfermos en cuarentena podrán hacerse tratar por un médico de su elección que no sea él del lazareto, pero dicho médico, así como las demás personas comprometidas en la visita y embarcaciones, se sujetarán en cuarentena á su vez. Es deber del médico que vaya á prestar asistencia en el lazareto, dar informe por escrito al director sobre el estado de los enfermos á su cuidado y demás cambios que en la salud de los mismos se noten.

Art. 209. Los artículos en putrefacción ó descomposición no serán admitidos en los lazaretos, por el contrario se obligará al Capitan á salir ó arrojar al agua; lo mismo se hará con las ropas (que pueden también ser quemadas) que hayan pertenecido á algún indivíduo muerto de enfermedad contagiosa, y con cuanto revele desaseo ó alteración notable á juicio del médico del lazareto ó de la Junta: en caso de apelación ó protesta por parte del Capitan ó deudos se hará lo mismo. Los artículos comestibles, vejetales y animales, y las bebidas que se hallen alteradas, quedarán sujetas al mismo órden de medidas una vez que la Junta de Sanidad haya constatado su estado de deterioro ó alteración ó sofisticación.

Los equipajes de los pasajeros y tripulación y la ropa de uso, deberán ser bién aereados y ventilados, mientras dure la cuarentena, y el director del lazareto velará por el cumplimiento de esta medida.

Los equipajes y ropas pertenecientes á los indivíduos que hayan fallecido, no habiendo sido de su uso ordinario durante la enfermedad, serán purificados y fumigados, según las circunstancias, ó sometidos á otras medidas higiénicas.

Art. 210. Los gastos que ocasionen la descarga, espurga, fumigaciones, limpieza, purificaciones y carga de los buques que estén en cuarentena, serán de cuenta de los mismos buques ó de los consignatarios.

Digitized by Google

BIBLIOTECA NACIONAL
REPUBLICA DEL PARAGUAY
PAZ Y JUSTICIA
CARAY

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google